

①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ Offenlegungsschrift
⑪ DE 3426612 A1

⑤1 Int. Cl. 4:
B60T 11/16
B60T 8/36

②1 Aktenzeichen: P 34 26 612.7
②2 Anmeldetag: 19. 7. 84
④3 Offenlegungstag: 30. 1. 86

DE 3426612 A1

⑦1 Anmelder:
Bayerische Motoren Werke AG, 8000 München, DE
⑦4 Vertreter:
Dexheimer, R., Dipl.-Ing., Pat.-Ass., 8000 München

⑦2 Erfinder:
Schier, Günther, 8000 München, DE

⑤6 Recherchenergebnisse nach § 43 Abs. 1 PatG:

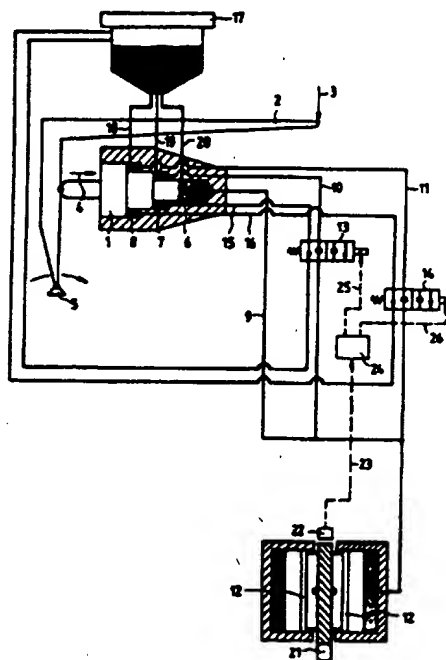
| | |
|-------|-----------|
| DE-OS | 23 55 541 |
| DE-OS | 22 29 839 |
| DE-OS | 17 80 416 |
| AT | 3 52 778 |
| FR-ZP | 46 310 |
| FR- | 7 78 690 |
| US | 39 99 807 |
| US | 37 92 909 |
| EP | 00 05 304 |

Bibliothek
Bur. Ind. Eigendom
6 MAART 1986

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤4 Kraftfahrzeugbremsanlage

Es wird eine Kraftfahrzeugbremsanlage beschrieben mit einem Hauptbremszylinder und mit einem Stufenkolben (1). Der Stufenkolben (1) weist mehrere wirksame Druckflächen (6, 7, 8) auf, die über geeignete Steuermittel (Stellventile 13, 14) je nach Bedarf zugeschaltet oder gesperrt werden können. Durch diese Anordnung läßt sich der Druck in der Bremsleitung losgelöst von der am Stufenkolben (1) aufgegebenen Kraft regeln. Die Bremsanlage soll weitgehend das Blockieren der Fahrzeugräder verhindern.



DE 3426612 A1

1

5

10 Patentansprüche:

1. Kraftfahrzeugbremsanlage mit einem Hauptbremszylinder,
dessen Druckkolben einen dem einzelnen Fahrzeugrad
zugeordneten Radbremszylinder beaufschlagt, dadurch
15 gekennzeichnet, daß der Druckkolben als Stufenkolben
(1) ausgelegt ist mit im Durchmesser größer werdenden
Druckflächen (6; 7; 8) und daß über Steuerungsmittel
die einzelnen Druckflächen (6; 7; 8) nacheinander
zuschaltbar oder sperrbar sind.
- 20 2. Bremsanlage nach Anspruch 1, mit wenigstens einem im
Bremskreis zwischen dem Hauptbremszylinder und Rad-
bremszylinder vorgesehenen Stellventil und mit einem
die Umfangsverzögerung des Fahrzeugrades messenden
25 Drehzahlfühler, durch dessen Signal eine elektronische
Recheneinheit das Stellventil steuert, dadurch gekenn-
zeichnet, daß die Druckstufe der im Durchmesser klein-
sten Druckfläche (6) des Hauptbremszylinder mit dem
Radbremszylinder ohne Zwischenschaltung eines Stell-
30 ventils in Verbindung steht und daß jeder der übrigen
Druckstufen ein Stellventil (13; 14) zugeordnet ist,
das als elektromagnetisch betätigbares 4/2-Wege-Ventil
ausgelegt ist und im nicht erregten Zustand den Durch-
gang zwischen Druckstufe und Radbremszylinder sperrt
35 und den Rückfluß zu einem Vorratsbehälter 17 freigibt.

1

6

10 Kraftfahrzeugbremsanlage

Die Erfindung bezieht sich auf eine Kraftfahrzeugbremsanlage nach dem Oberbegriff des Hauptanspruchs.

- 15 Bei herkömmlichen Fahrzeugbremsen blockieren die gebremsten Fahrzeugräder, sobald sie die aufgebrachte Bremskraft nicht mehr vollständig auf die Fahrbahn übertragen können. Blockierende Räder beeinträchtigen die Fahrstabilität und die Lenkbarkeit des Fahrzeugs. Des weiteren verlängert
20 sich der Bremsweg.

Es sind Fahrzeugbremsanlagen auf dem Markt, die ein Blockieren der Fahrzeugräder verhindern. Solche Bremsanlagen sind jedoch in ihrer Konstruktion aufwendig und
25 daher teuer. Sie sind deshalb vornehmlich den Kraftfahrzeugen der gehobenen Preisklasse vorbehalten. Des weiteren eignen sie sich nur bedingt für bestimmte Fahrzeugarten, wie beispielsweise für Motorräder. Denn je nach Ausführung weist eine solche blockiergeschützte Fahrzeugbremsanlage
30 entweder eine verhältnismäßig schwere hydraulische Pumpeneinheit oder einen winkelbeschleunigungserkennenden Schwungradmechanismus auf. Der Einbau solcher schweren Teile sind für ein Motorrad nicht vertretbar.

35

1 Aufgabe der Erfindung ist es daher, eine Fahrzeugbrems-
anlage zu schaffen, die einfacher aufgebaut ist als her-
kömmliche blockiergeschützte Fahrzeugbremsanlagen, die
aber trotzdem ein Blockieren der Fahrzeugräder weitgehend
5 verhindert.

Die Aufgabe wird erfindungsgemäß gelöst mit den kenn-
zeichnenden Merkmalen des Hauptanspruchs. Eine besonders
vorteilhafte Ausgestaltung einer solchen Fahrzeugbrems-
10 anlage ergibt sich aus Anspruch 2.

Durch den Stufenkolben des Hauptbremszylinders mit seinen
unterschiedlichen Druckflächen läßt sich der Druck im
Bremskreis losgelöst von der tatsächlich vom Fahrer auf-
15 gebrachten Kraft regeln. Durch das stufenweise Hinzuschal-
ten der einzelnen wirksamen Druckflächen vermindert sich
der Druck in dem Radbremszylinder schrittweise, falls das
Fahrzeugrad zum Blockieren neigt. Sollten sich die Fahr-
bahnverhältnisse ändern, also die Griffigkeit wechseln,
20 beispielsweise durch Übergang von einer schneeglatten
Fahrbahn auf eine trockene Fahrbahn, so kann durch ein
aufeinanderfolgendes Sperren der einzelnen Druckflächen
der Bremsdruck in den Radbremszylindern wieder schritt-
weise aufgebaut werden.

25 In dem vorteilhaften Ausführungsbeispiel sind als Steuer-
mittel Stellventile vorgesehen, die durch eine elektro-
nische Recheneinheit angesteuert werden. Drehzahlfühler,
an dem jeweiligen Fahrzeugrad abgebracht, liefern der
30 Recheneinheit ein der Umfangverzögerung des Fahrzeugrades
entsprechendes Signal. Die Stellventile, die den einzelnen
Druckstufen zugeordnet sind, sperren normalerweise die
Verbindung zwischen der Druckstufe und dem Radbrems-
zylinder. Beim Umschalten des Stellventils durch die
35 Recheneinheit wird der Durchfluß freigegeben. Da beim

- 1 Bremsen und bei gesperrtem Ventil in den einzelnen Druckstufen Bremsflüssigkeit verdrängt wird, muß diese über einen Rücklauf in einen Vorratsbehälter geführt werden. Dieser Rücklauf muß aber gesperrt sein während der durch-
- 5 geschalteten Druckverbindung zu dem Radbremszylinder. In einfacher Weise wird diese Funktion ebenfalls von dem Stellventil übernommen. Es ist deshalb zweckmäßig, die Stellventile als 4/2- Wegeventile auszulegen.
- 10 Nachfolgend wird ein Ausführungsbeispiel der Erfindung näher beschrieben und in der dazugehörigen Zeichnung dargestellt.

Die Zeichnung zeigt in der einzigen Figur die Schemadarstellung einer Bremsanlage für ein Motorrad und genauer, den Teil der Bremsanlage, der zum Bremsen des Vorderrades dient. Aus der Zeichnung läßt sich ein Stufenkolben 1 entnehmen, der Bestandteil eines nicht näher dargestellten Hauptbremszylinders ist. Ein von Hand betätigter Brems-

15 hebel 2 verschiebt bei seiner Betätigung in Richtung des Kraftpfeiles 3 den Stufenkolben 1 in axialer Richtung, wie dies mit dem Pfeil 4 angedeutet sein soll. Dabei ist der Handbremshebel 2 an einem Lagerbock 5 schwenkbar angelenkt.

- 25 Der Stufenkolben 1 sieht drei Stufen vor mit wirksamen Druckflächen 6, 7, 8. Dabei weist die Druckfläche 6 den kleinsten Durchmesser auf, während sich der Durchmesser der Druckfläche 7 und 8 stufenweise erhöht. Von jeder der
- 30 jeweiligen Druckfläche 6, 7, 8 zugeordneten Druckstufe führt eine Bremsleitung 9, 10, 11 zu dem Radbremszylinder des Vorderrades. Die Bremsbacken des Radbremszylinders sind mit 12 bezeichnet. Bevor die Bremsleitungen 9, 10, 11 in den Radbremszylinder eintreten, vereinigen sie sich zu
- 35 einer einzigen Leitung.

4 5.

- 1 Die Bremsleitung 9 der kleinsten Druckfläche 8 führt
direkt zum Radbremszylinder. Die anderen beiden Brems-
leitungen nehmen ihren Weg über Stellventile 13, 14. Die
Stellventile 13, 14 sind als elektromagnetisch betätigbare
5 4/2-Wege-Ventile ausgelegt. In ihrem nichterregten Zustand
sperrern sie den Durchfluß der Bremsleitungen 10 und 11 zu
dem Radbremszylinder.

- Von den Druckstufen der Druckflächen 7 und 8 gehen neben
den Bremsleitungen auch noch Rückflußleitungen 15, 16 ab,
10 die ebenfalls über die Stellventile 13, 14 führen und in
einem Hydrauliköl- Vorratsbehälter 17 enden. Im nicht-
erregten Zustand der Stellventile 13, 14 besteht unge-
hinderter Rückfluß von der jeweiligen Druckstufe zu den
15 Vorratsbehälter 17. Der Vorratsbehälter 17 versorgt die
einzelnen Druckstufen über Zuflußleitungen 18, 19, 20 mit
Hydrauliköl.

- Die Bremsbacke 12 arbeitet mit einer Bremsscheibe 21
zusammen. An der Stirnseite dieser Bremsscheibe 21, die in
20 der Zeichnung wiederum nur angedeutet ist, befindet sich
ein Drehzahlfühler 22, der über eine Signalleitung 23 mit
einer elektronischen Recheneinheit 24 verbunden ist. Von
der Recheneinheit 24 gehen Steuerleitungen 25, 26 zu den
25 Stellventilen 13, 14 ab.

Die Bremsanlage arbeitet wie folgt:

- Betätigt der Motorradfahrer den Handbremshebel 2, ver-
30 schiebt sich der Stufenkolben 1 in Richtung des Pfeiles 4.
Dabei baut sich in der Druckstufe, die der Druckfläche 6
zugeordnet ist, ein entsprechender Druck auf, der sich
über die Bremsleitung 9 zum Radbremszylinder fortpflanzt.
Die Bremsbacke 12 legt sich an die Bremsscheibe 21 mit
35 einer Kraft an, die sich aus dem Verhältnis der Fläche

1 des Bremszylinders und der Druckfläche 6 ergibt. In den
beiden übrigen Druckstufen kann sich kein Druck aufbauen,
da das von dem Stufenkolben 1 verdrängte Öl über die
Rückflußleitungen 15, 16 in den Vorratsbehälter 17 zurück-
5 fließt.

Durch die Bremsung wird das Fahrzeug verzögert. Fällt nun
die Umfangsverzögerung des Fahrzeugrades unter eine fest-
gelegte Schwelle, was die Recheneinheit 24 über den Dreh-
10 zahlfühler 22 erkennt, schaltet die Recheneinheit 24 das
Stellventil 13 um. Dadurch wird nun die Rückflußleitung 15
gesperrt und die Bremsleitung 10 geöffnet. Die Druckfläche
7 addiert sich zur Druckfläche 6, so daß insgesamt das
Verhältnis zwischen Bremszylinderfläche und wirksame
15 Druckfläche am Stufenkolben 1 kleiner wird. Die Folge ist
eine Druckabsenkung im Bremskreis. Die Bremsbacke wird
demnach mit geringerer Kraft an die Bremsscheibe 21 ge-
drückt. Sollte diese Druckabsenkung noch nicht ausreichen,
schaltet die Recheneinheit auch das Stellventil 14 um,
20 damit sich die wirksame Druckfläche am Stufenkolben noch
um die Druckfläche 8 vergrößert. Dadurch wird der Druck
abermals in dem Bremskreis abgesenkt.

Es könnte nun der Fall sein, daß sich das Fahrzeug während
25 des Bremsvorganges auf einer weniger griffigen Fahrbahn
befindet, die Griffigkeit sich jedoch plötzlich erhöht. In
diesem Fall wird das Fahrzeugrad, wenn die drei Druck-
stufen zugeschaltet sind, mit viel zu kleiner Kraft abge-
bremst. Um dem vorzubeugen, schaltet der Rechner ganz
30 *generell* das Stellventil 14 nach kurzer Zeit in den Aus-
gangszustand zurück. Die Bremskraft am Radbremszylinder
erhöht sich wieder. Sollte das Fahrzeugrad dadurch aber-
mals zum Blockieren neigen, schaltet der Rechner das
Stellventil 14 wieder um. Sollte jedoch die Blockier-
35 schwelle nicht unterschritten werden, sperrt die Rechen-
einheit auch noch das Stellventil 13 und wartet abermals
auf ein Blockiersignal des Drehzahlfühlers 22. Kommt ein
solches Signal nicht, bleibt auch diese Stufe geschlossen.

~~6~~ 7.

1 Am Radbremszylinder steht damit der maximal aufbringbare Druck an.

Neigt das Fahrzeugrad zum Blockieren, wird das Stellventil
5 13 wieder geöffnet und gegebenenfalls auch das Stellventil
14.

Bisher wurde davon ausgegangen, als ob die einmal aufge-
brachte Kraft dem Betrag nach konstant bliebe. In Wirk-
10 lichkeit jedoch steigt diese Kraft über der Zeit an bis
zu einer maximalen Kraft entsprechend der maximal mögli-
chen Handkraft des Motorradfahrers. Dies ändert aber
nichts an der vorgeschriebenen Wirkungsweise der Brems-
anlage.

15 Es liegt auf der Hand, statt einen dreistufigen einen
mehrstufigen Kolben vorzusehen. Dadurch lassen sich noch
feinere Abstufungen vornehmen. Des weiteren bezieht sich
die vorgeschriebene Fahrzeugbremsanlage nur auf das
20 Vorderrad. Es bereitet aber keinerlei Schwierigkeiten,
auch das Hinterrad mit einer solchen Fahrzeugbremse aus-
zurüsten. In diesem Fall wird die Bremskraft dann durch
ein mit dem Fuß betätigbares Bremspedal eingeleitet, dem
in gleicher Weise wie dem Handbremshebel 2 ein Stufen-
25 kolben zugeordnet ist.

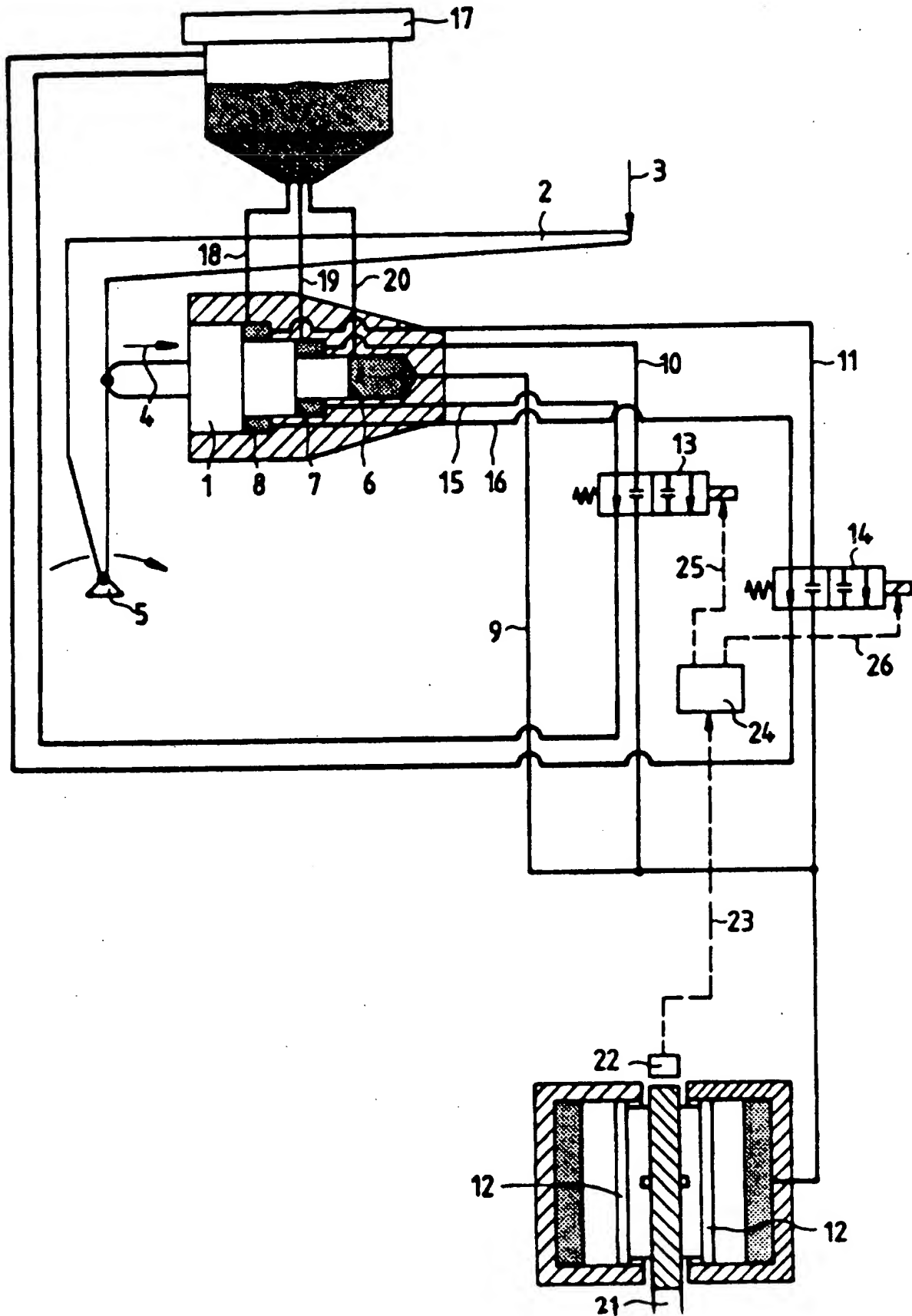
Es ist auch ohne weiteres einzusehen, daß eine solche
Fahrzeugbremsanlage nicht auf Motorräder beschränkt ist.
Sie läßt sich ebensogut für sonstige Kraftfahrzeuge,
30 insbesondere Personenkraftwagen einsetzen.

- 8.

- Leerseite -

9.

Nummer: 34 26 612
 Int. Cl. 4: B 60 T 11/16
 Anmeldetag: 19. Juli 1984
 Offenlegungstag: 30. Januar 1986



BEST AVAILABLE COPY